



5,50
EUR

Deutschland

Österreich 6,10 EUR
Schweiz 10,60 CHF
Luxemburg 6,50 EUR

2 März/
April 2021



Krankentransport

NEUES KTW-
MODELL
VON WAS

Digitaler Sonderdruck für die Firma WAS

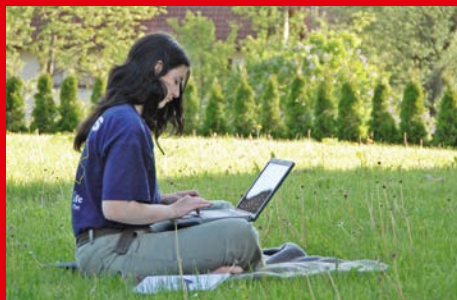
Die Dänen sind angekommen

10 JAHRE FALCK RETTUNGSDIENST



GESETZESÄNDERUNG

Mehr Rechte
für Notfallsanitäter



WEITERBILDUNG

Studium neben dem
Job – so geht's!



EXOT

Rettungswagen mit
Doppelkabine



Der neue WAS-KTW auf Mercedes-Benz Sprinter (3,5 t) mit Kofferaufbau.

WAS stellt neuen Koffer-KTW vor

Das Krankentransportwagen auch einen Kofferaufbau haben können, zeigt jetzt die Wietmarscher Ambulanz- und Sonderfahrzeug GmbH (WAS). Auf einem Mercedes-Benz Sprinter 314 CDI bietet der Ausbauerhersteller seit Kurzem einen KTW an, der einige aktuelle Probleme aus dem Weg räumt.

Im Gegensatz zu den Rettungswagen ist die Modellpalette für Krankentransportwagen in Deutschland regelrecht bunt. VW T6, Ford Tourneo Custom, Renault Master oder Opel Movano werden mal mehr, mal weniger häufig von den Hilfsorganisationen, Feuerwehren und privaten Rettungsdiensten für den qualifizierten Krankentransport eingesetzt. Die Sprinter-Klasse von Mercedes-Benz spielt in dieser Liga ebenfalls mit, hat aber keineswegs die Dominanz wie in der Notfallrettung.

Ein neues Produkt der Wietmarscher Ambulanz- und Sonderfahrzeug GmbH (WAS) könnte demnächst dazu beitragen, dass der

Sprinter-Anteil unter den KTW wächst. Der Auf- und Ausbauerhersteller aus der Grafschaft Bentheim (Niedersachsen) bietet seit Kurzem einen Krankentransportwagen auf Basis des Sprinter 314 CDI mit Kofferaufbau und kurzem Radstand an. Eine Luxuskarosse für das Brot-und-Butter-Gewerbe?

Keineswegs! „Viele der heutigen Krankentransportwagen erfüllen nicht mehr die Ansprüche, die man vielerorts an diesen Fahrzeugtyp stellt“, sagt Vertriebsexperte Dieter Wermeling. Die Ausrüstung ist umfangreicher geworden, wenn auch nicht im selben Maße wie in der Notfallrettung. „Da zum Beispiel aber auch im Krankentransport immer häufiger elektrohydraulische Tragen eingesetzt →



Das Außenstaufach auf der Fahrerseite.



Der Innenraum bietet viel Platz für Patient und Besatzung.

werden, fehlt es in vielen Fällen an Platz im Patientenraum“, so Wermeling. Die klassischen Transporter mit Hochdach stoßen daher räumlich an ihre Grenzen.

Das ist aber nur einer der Gründe, weshalb sich WAS dazu entschlossen hat, einen KTW mit Kofferaufbau zu entwickeln. Ein weiterer besteht darin, dass Mercedes-Benz den Sprinter mit kurzem Radstand und Hochdach künftig nicht mehr für die Personenbeförderung vorsieht. Um ihn trotzdem

weiterhin als Ambulanzfahrzeug anbieten zu können, mussten sich die Wietmarscher etwas einfallen lassen – beispielsweise, das Fahrzeug mit einem Koffer bestücken.

Und dann gibt es da nach wie vor die Führerscheinproblematik: Aufgrund gesetzlicher Bestimmungen dürfen Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen nicht von Personen gefahren werden, die nur einen Führerschein der Klasse B besitzen. Krankentransportunternehmen stellt das vor

personelle Schwierigkeiten. Komfortablere Tragen, mehr Material, aber weiterhin ein Kastenwagen als Fahrgestell lassen sich meist nur vereinbaren, wenn größere Fahrzeugmodelle mit mittlerem Radstand gewählt werden – die aufgrund ihres Gewichts dann aber einen Führerschein der Klasse C voraussetzen.

Konsequent an der 3,5-Tonnen-Grenze orientiert

Da WAS seit Jahren sowohl für den nationalen als auch internationalen Markt seine Kofferaufbau-

ten selbst fertigt, verfügt das Unternehmen über sehr viel Erfahrung auf diesem Gebiet. Etwa 20 Prozent der für den deutschen Markt von WAS ausgelieferten Rettungsfahrzeuge waren zuletzt KTW. Schnell hatten die Techniker ausgerechnet, dass das Gesamtgewicht eines KTW deutlich gesenkt werden kann, wenn statt eines Kastenwagens nur dessen Triebkopf samt Fahrgestell verwendet und ein leichtes Koffermodul aufgesetzt wird.

„Wir haben uns ganz konsequent an der 3,5-Tonnen-Grenze orientiert und deshalb moderne, leichtere Baustoffe verwendet, die genau wie beim RTW alle Qualitäts- und Sicherheitsstandards erfüllen“, erläutert WAS-Geschäftsführer Andreas Ploeger. Dafür wurde jedes Bauteil einzeln hinsichtlich seines Verwendungszwecks und seines Gewichts beurteilt. Wo möglich ersetzten die Ingenieure zum Beispiel Stahl durch Aluminium oder hochfeste Kunststoffe. So entstand buchstäblich ein Leichtbau-Koffer.

Gemeinsam mit dem Rettungsdienst des benachbarten Kreises Steinfurt (NRW) plante und fertigte WAS den optisch ungewöhnlichen Krankentransportwagen. Auf den ersten Blick sieht das Fahrzeug wie ein geschrumpfter Rettungswagen aus. Die Maße bestätigen denn auch, dass es sich hier tatsächlich um einen etwas kleineren Kofferaufbau handelt. Mit einer Breite von 1.960 Millimetern und einer Länge von 2.832 Millimetern ist der KTW-Koffer etwa 800 Millimeter kürzer und 120 Millimeter schmaler als sein „großer Bruder“ aus der Notfallrettung. Lediglich in der Höhe sind beide Varianten mit 1.975 Millimetern nahezu identisch.

Vertraut sein wird den Rettungskräften, die auch RTW besetzen müssen, das außenliegende Staufach auf der Fahrerseite. Hier kann unter anderem eine Schaufeltrage oder ein Combicarrier und Vakuummatratze untergebracht werden. Zur Außenausstattung gehören zudem:

- aerodynamischer Windabweiser mit optisch verlängerter Windschutzscheibe,
- LED-Warnbalken vorne, integrierte Warnanlage WAS am Heck,
- halber Warnbalken im Kühlergrill und Stoßstange zur besseren Sichtbarkeit im Kreuzungsbereich,

Erfahrungen der Malteser Greven*

Positiv

- das große Platzangebot gefällt besonders,
- Fahrverhalten ist sehr positiv, nicht so windanfällig wie vermutet bei einem Gewicht von unter 3,5 t,
- ergonomisch ein Stück besser geworden durch das Stryker Power Load-System,
- Außenfach für Combi-Carrier und Vakuummatratze ist sehr gut, vom Handling her besser als in den alten KTW's mit Innenfach,
- Patienten erwähnen, dass das Fahrverhalten angenehmer als bei den anderen KTW's ist.

Negativ

- Trage ist sehr tief.

*Erfahrungen nach einer Laufleistung von circa 17.000 km



Die Landschaftsaufnahme ist ein Blickfang und gibt häufiger Anlass zu Gesprächen zwischen Patient und Besatzung



Heckseitige Rampe zum ergonomischen Be- und Entladen des Patiententragestuhls.

- LED-Arbeitsscheinwerfer seitlich und am Heck,
- Rückwärtswarnsystem und
- elektrische Trittstufe.

Ein Blick in den Patientenraum erinnert von der Aufteilung her an einen klassischen KTW, nur mit deutlich mehr Platz. Das Geschränk befindet sich nahezu komplett an der linken Wand in Kopfhöhe, darunter eine großformatige Landschaftsaufnahme, die für eine angenehme Atmosphäre im Fahrzeug sorgt. An derselben Seite kann auch ein mobiles Sauerstoffgerät angebracht werden. An der Stirnwand wurden eine Halterung für das Patientengepäck und ein klappbarer Betreuersitz installiert.

Neben der linksseitig angebrachten Fahrtrage steht rechts der Patiententragestuhl mit crashgetesteter Bodenhalterung. Der Stuhl wird heckseitig über eine klappbare Rampe ein- bzw. ausgeladen. Die Fenster sind frei konfigurierbar, um mehr Platz an den Seitenwänden zu erreichen. Die Klimatisierung des Patientenraums erfolgt automatisch und in der Fahrzeughalle über eine 230-Volt-Versorgung.

Was haben die Kunden in letzter Zeit bestellt?

„Wir haben uns bei der Inneneinteilung unseres Koffer-KTW daran orientiert, was unsere Kunden in letzter Zeit bestellt haben“, sagt Dieter Wermeling. Also nahmen die Ingenieure von WAS die Aufbauzeichnungen vergangener Projekte zur Hand und ließen sich inspirieren. Das heißt aber nicht, dass individuelle

Wünsche damit ausgeschlossen sein werden. Genau wie bei den Rettungswagen hat man als WAS-Kunde auch in diesem Fall die Wahl zwischen einem Fahrzeug, das man sich im „Baukasten“-Verfahren zusammenstellt oder individuell plant.

Dass individuelle Lösungen kostspieliger sind, liegt auf der Hand. Wie aber schlägt sich der Koffer-KTW auf Sprinter-Fahrgestell preislich im Wettbewerb mit seinen Konkurrenten von Volkswagen, Ford & Co.?

„Die Erstinvestition wird vermutlich etwas höher sein“, räumt Geschäftsführer Ploeger ein, um sofort ein Aber anzufügen: „Entscheidend sind jedoch die sogenannten Lebenszykluskosten eines solchen Fahrzeugs.“ Da der Kofferaufbau auf ein neues Fahrgestell umgesetzt werden kann, verlängert sich die Nutzungsdauer dieser Komponente des Koffer-KTW erheblich gegenüber einem Kastenwagenfahrgestell. „Spätestens nach dem ersten Kofferwechsel ist unser KTW günstiger als Krankentransportwagen herkömmlicher Bauart“, ist Ploeger überzeugt. Die Mehrkosten bei der Erstinvestition in Höhe von 10 bis 15 Prozent wären deshalb gut angelegt. Da KTW in der Regel eine sehr hohe Laufleistung innerhalb verhältnismäßig kurzer Zeit erreichen, ist die Option eines Kofferwechsels durchaus interessant für Kunden.

Auch was die Maße betrifft, hat der Koffer-KTW von WAS die Nase vorn. Ein VW T6 beispielsweise ist zwischen 4.892 und 5.304 Millimeter lang und zwischen 1.904 und 1.959 →



Ein Rückwärtswarnsystem gehört zur Außenausstattung des WAS-Koffer-KTW.

Millimeter breit. Der Ford Tourneo Custom besitzt vergleichbare Maße. Das WAS-Modell auf dem kurzen Sprinter-Fahrgestell misst 5.460 Millimeter in der Länge und 2.080 Millimeter in der Breite. „Dafür lässt sich der Innenraum dank der rechten Winkel vollständig nutzen“, weist Andreas Ploeger auf ein Alleinstellungsmerkmal hin. „Klassische Kastenwagen verlieren an Nutzfläche, da sie im Deckenbereich immer Schrägen aufweisen“, vergleicht der WAS-Geschäftsführer. Für ihn ist der Sprinter-KTW mit Kofferaufbau ein kompaktes, geräumiges Fahrzeug.

In seinen Maßen und im Fahrverhalten gebe es keinen Unterschied zu Kastenfahrzeugen.

Erfahrungen im Kreis Steinfurt

Davon möchten sich auch einige Rettungsdienste überzeugen, die in letzter Zeit bei WAS oder in der Kreisverwaltung Steinfurt anriefen.

Feuerwehren, aber auch Hilfsorganisationen und private Rettungsdienste signalisierten ein großes Interesse an dem neuen KTW.

Im Kreis Steinfurt scheint man mit den beiden Koffer-KTW sehr zufrieden zu sein, die sich seit einiger Zeit im Einsatz befinden: Vier weitere KTW wurden bei WAS kürzlich beauftragt. Sie sollen im Februar 2021 gefertigt werden.

„Bei diesen Fahrzeugen lassen wir einige Änderungen aufgrund unserer bisherigen Erfahrungen einfließen“, sagt Michael Voigt, zuständig für den Rettungsdienst in der Kreisverwaltung Steinfurt. „Die Klimatechnik wird künftig als Dachklimaanlage eingebaut, und die Griffe an der Decke werden als innenliegende Muldengriffe eingeplant“, erläutert Voigt. „Das gibt zusätzliche Deckenfreiheit.“ Außerdem würde man die neue WAS CAN Bus-Steuerung „Control“, einen Rammschutz am HeckEinstieg, einen Ladebooster sowie neue WAS-Kabelstränge und Kabelführung einbauen lassen. Mit der ersten Kofferumsetzung auf ein neues Fahrgestell rechnet man laut Michael Voigt voraussichtlich in einem Jahr.

Im Kreis Steinfurt sind die beiden KTW im Krankentransport unterwegs. Aufgrund seiner Dimension könnten sie problemlos aber auch zu Notfall-KTW aufgerüstet bzw. im Interhospitaltransfer von Kliniken genutzt werden oder je nach örtlicher Struktur neben Krankentransporten auch First-Responder-Einsätze übernehmen. Fixierpunkte für die erforderliche medizinische Gerätetechnik sind ab Werk vorhanden. Eine durchgehende Innenraumhöhe von etwas mehr als 1,90 Metern erlaubt es auch großgewachsenen Rettungskräften, aufrecht im Patientenraum zu stehen.

Bleibt noch die Frage zu klären, ob WAS seinen Koffer-KTW auch auf einem anderen Fahrgestell als dem Sprinter fertigen könnte. „Grundsätzlich ja“, sagt Andreas Ploeger, „Probleme könnte es aber mit dem kurzen Radstand geben. Den bieten nicht alle Hersteller für ihre Transporter an. Volkswagen und MAN haben den zum Beispiel für ihr Crafter bzw. TGE nicht im Programm.“ Allein deshalb dürfte es zunächst wohl beim „kurzen“ Sprinter mit WAS-Koffer bleiben.

UNSER AUTOR: Lars Schmitz-Eggen (Jg. 1965), Rettungsassistent, freier Journalist und Chefredakteur des Rettungs-Magazins (Text), WAS (Fotos)

Erfahrungen der Feuerwehr Ochtrup*

Positiv

- großzügiges Platzangebot sowohl vorne als auch im Patientenraum,
- wenig offene Fächer und somit ein einfacheres Desinfizieren,
- Vakuummatratze im Außenfach,
- die elektrische Fahrtrage und der elektronisch unterstützte Tragestuhl sorgen für ein rückschonendes Arbeiten,
- vor allem ist das Bild im Patientenraum ein Blickfang für die Patienten. Es war schon des Öfteren Anlass für nette Gespräche,
- sehr gutes und komfortables Fahrverhalten,
- durchdachte Anbringung der einzelnen Elemente.

Negativ

- sehr tiefes Fahrwerk, Abgasanlage liegt unter Umständen auf,
- hohes Leergewicht, mit zwei Personen Besatzung plus Patient ist das zulässige Gesamtgewicht schnell erreicht,
- wenig Tageslicht im Innenraum.

*Erfahrungen nach einer Lauflistung von circa 8.000 km

Anmerkungen der Firma WAS: „Gewichtsbilanz von 3,5 t wurde berücksichtigt: 2 Personen vorn, 3 Personen hinten plus betriebsbereiter Zustand des Fahrzeugs. Die Folgemodelle sind mit einem Fenster rechts ausgestattet.“